JTSU-E
JTSU Hachioji MAIL NEWS
輸送サービス労組 八王子地本
JR EAST TRANSPORT SERVICE WORKERS' UNION HACHIOJI
ホームページ
2021.10.07
No. 036
Twitter

10/4
八地申
第９号

２０２１年度営業関係施策（その２）に関する解明申し入れ

２０２１年６月４日、八王子支社より「２０２１年度営業関係施策（その２）」のを受けました。その中で西国分寺駅については「１０月３１日に出札窓口を閉鎖」「１２月１日から駅業務を（株）ＪＲ中央線コミュニティデザインへと委託する」という内容が示されました。

そもそも西国分寺駅は準運転取扱駅として指定されており、２０１４年２月１日にライフサイクル深度化施策による異動対象駅として拡大されて以降１５名が運輸のプロとして武蔵野線・中央線の安全・安定輸送を担い、今も５名が業務を行っています。そのことからも西国分寺駅が担う運輸・輸送の業務は会社が必要と認めていることであり、今回の業務委託について整合性が取れません。

また、武蔵野線・中央線の乗換駅であるにも関わらず、「重層的でリアルなネットワークであるみどりの窓口」を閉鎖することは、多様なお客さまのニーズに応えることなくＪＲ東日本が提供する限定的なサービスにお客さまを適応させる、お客さま視点から見るとサービスが低下したことになり認められません。

さらに職場では施策の概要のみの説明となっており、施策実施の目的や西国分寺で働く組合員の不安は解消されていません。社員が不安なく業務を行い「西国分寺駅で働いて良かった」と感じられる労働環境の構築が必要です。したがって、下記の通り申し入れを行いました。

１．西国分寺駅の駅業務全般委託を行なう目的と根拠を明らかにすること。また（株）ＪＲ中央線コミュニティデザインを委託先とした根拠を明らかにすること。

２．西国分寺駅の現在の標準作業ダイヤと要員数、及び駅業務全般委託後の体制と要員数を明らかにすること。また、現在員措置となる作業ダイヤがある場合、明らかにすること。

３．施策実施に伴う出向や異動の考え方を明らかにすること。

４．西国分寺駅の駅業務全般委託後の設備、レイアウトについて明らかにすること。

５．駅業務全般委託にあたり、被管理駅である新小平駅及び新秋津駅との備品購入や管理、起床確認など管理被管理の連携について明らかにすること。また（株）ＪＲ中央線コミュニティデザインにおけるエリア・ブロック分けと、西国分寺駅の管理駅について明らかにすること。

６．西国分寺駅で現在行っている運転関係業務について明らかにすること。また駅業務全般委託後の運行関係の教育、訓練について明らかにすること。

７．西国分寺駅で現在行っている新秋津駅の線路閉鎖扱いの具体的件数と内容について明らかにすること。また、駅業務全般委託後の取り扱いについて明らかにすること。

８．西国分寺駅は２０１４年にライフサイクル深度化施策における異動対象駅とされて以降準運転取扱指定駅として運転関係業務を行っているが、運転関係業務を行わない業務委託となる理由とライフサイクル深度化施策によって異動した社員の駅業務全般委託後の運用について明らかにすること。

９．西国分寺駅から東所沢駅への管理者の助勤体制について駅業務全般委託後の取り扱いについて明らかにすること。

１０．西国分寺駅は武蔵野線・中央線の乗換駅であるにもかかわらず出札窓口を廃止することによってお客さまにご不便さ感じさせつつ、地域との共存できる理由を明らかにすること。

１１．西国分寺駅ではお体の不自由なお客様の対応を１７：３０以降業務委託しているが、駅業務全般委託後の取り扱いを明らかにすること。

１２．西国分寺駅をライフサイクル深度化施策による異動対象駅に拡大したことの成果と課題を明らかにすること。

不安を解消し、働きがいを実感出来る施策を実現させよう！

JTSU-E
JTSU Hachioji MAIL NEWS
輸送サービス労組 八王子地本
JR EAST TRANSPORT SERVICE WORKERS' UNION HACHIOJI
ホームページ
2021.10.27
No. 047
Twitter

八地申第９号「2021年度営業関係施策（その２）に関する解明申し入れ」団体交渉を行いました！

（2021年10月4日提出）

１．西国分寺駅の駅業務全般委託を行なう目的と根拠を明らかにすること。また㈱JR中央線コミュニティデザインを委託先とした根拠を明らかにすること。

（会社回答）駅業務を㈱JR中央線コミュニティデザインへ委託することにより、既に融合している駅業務と生活サービス事業のより一層の深度化を図ることで、地域のくらしとつながるサービスを沿線に広げていくこととなる。

（組合）

根拠を明らかにすること。

施策実施の目的であり、業務委託できる根拠ではない。
なぜJESSではなくCCDなのか明らかにすること。
ライフサイクル深度化施策と今回の営業関係施策の整合性は？

（会社）

エルダー雇用の場の拡大、取り巻く環境の変化、人材育成が根拠である。
変革2027に掲げた生活サービス事業と統合しよりよいサービスを提供することである。
稲城長沼の委託と同様である。
乗務線区の他駅にて職務手当が支給される業務についていただくことになる。

２．西国分寺駅の現在の標準作業ダイヤと要員数、及び駅業務全般委託後の体制と要員数を明らかにすること。また、現在員措置となる作業ダイヤがある場合、明らかにすること。

（会社回答）グループ会社の運営体制については、グループ会社において決定することとなる。なお、業務運営に必要な要員は確保している。

（組合）

現在の標準作業ダイヤと業務委託後の標準作業ダイヤを明らかにすること。

（会社）

現在は助役１徹・営業２徹１日勤（8h-1型）、輸送１徹となりすべてが標準作業ダイヤとなる。
委託後はCCDで決定することになるが、駅務責任者１徹、営業３徹で運営することを依頼している。

３．施策実施に伴う出向や異動の考え方を明らかにすること。

（会社回答）就業規則に則り取り扱うこととなる。

（組合）

出向・異動について具体的に明らかにすること。

特に出向する社員は不安を感じる。出向・異動はデリケートな問題なので慎重にコミュニケーションをとり希望を聞き取ることを要請する。
出向は『労働条件に関する協約』に則り原則３年以内でよいか
LC深度化施策による異動者について出向はないのか明らかにすること。

（会社）

会社が必要と考える中で出向・異動は行われる。
社員の生活環境や感情に配慮して行っていくが、任用の基準に基づくものであり、すべての希望がかなうわけではない。
普段のコミュニケーションでも聞き取ることはできるが、努力はしていく。

協約に則り原則３年以内となるが、施策の目的の達成度によっては長短がある。
職務手当のつく業務についていただくことが原則となるが、本人希望で出向することはある。

その２へ続く

JTSU-E
JTSU Hachioji MAIL NEWS
輸送サービス労組 八王子地本
JR EAST TRANSPORT SERVICE WORKERS' UNION HACHIOJI
ホームページ
2021.10.27
No. 048
Twitter

八地申第９号「2021年度営業関係施策（その２）に関する解明申し入れ」団体交渉を行いました！その２

（2021年10月4日提出）

４．西国分寺駅の駅業務全般委託後の設備、レイアウトについて明らかにすること。
（会社回答）必要に応じて整備していく考えである。

（組合）
営業関係機器の配備状況と、委託後の増配備について明らかにすること。

運転業務は行われなくなるが、信号関係機器について明らかにすること。

（会社）
MV-50が１台、EM-20が２台、EV-20が１台、EX-10が１台となり委託後も変更はない。話せる指定席券売の導入もない。
RC設備を府中本町に入れることで対応する。西国分寺の信号に関する機器はそのまま配置される。
新秋津の端末も府中本町へ移設される。
委託後は必要に応じてCCDから本体へ依頼がされ、整備していくことになる。

５．駅業務全般委託にあたり、被管理駅である新小平駅及び新秋津駅との備品購入や管理、起床確認など管理被管理の連携について明らかにすること。また㈱JR中央線コミュニティデザインにおけるエリア・ブロック分けと、西国分寺駅の管理駅について明らかにすること。
（会社回答）業務実態等を踏まえて被管理駅を管理する管理駅を指定している。

（組合）
業務委託後、西国分寺・新小平・新秋津のグループ会社におけるエリアを明らかにすること。
本体の管理・被管理を明らかにすること。

起床確認について明らかにすること。

（会社）
新小平・新秋津はJESSの新秋津ブロックのままで変更はない。CCDは現時点でエリア分けがない。
西国分寺・新小平・新秋津ともにすべて府中本町駅の被管理駅となる。
すべて府中本町駅と行うことになる。JESS－CCDでの起床確認はなく、すべて本体駅特に管理駅と行うことになる。

６．西国分寺駅で現在行っている運転関係業務について明らかにすること。また駅業務全般委託後の運行関係の教育、訓練について明らかにすること。
（会社回答）西国分寺駅で行っている運転取扱業務は、新秋津駅の線路閉鎖等である。なお、グループ会社における教育については、グループ会社において決定することとなる。

７．西国分寺駅で現在行っている新秋津駅の線路閉鎖扱いの具体的件数と内容について明らかにすること。また、駅業務全般委託後の取り扱いについて明らかにすること。
（会社回答）運転取扱業務については、引き続き本体で対応を行っていく。

（組合）
西国分寺における運転取扱業務とその件数を明らかにすること。また委託後はどこが行うのか。
府中本町の被管理駅が増え、負担が増す。府中本町の体制変更などについて明らかにすること。また、具体的な教育・訓練のスケジュールを明らかにすること。

（会社）
新秋津西武支線での紙線閉を年間約30件程度行っており、今後はすべて府中本町で対応する。
府中本町の体制変更及び社用車の増配備については考えていない。
10/4～RC設備について教育を行っている。また紙線閉の教育をメインで行っている。

JTSU-E
Hachioji MAIL NEWS
輸送サービス労組 八王子地本
JR EAST TRANSPORT SERVICE WORKERS' UNION HACHIOJI
ホームページ
2021.10.27
No. 049
Twitter

八地申第９号「2021年度営業関係施策（その２）に関する解明申し入れ」団体交渉を行いました！その３

（2021年10月4日提出）

８．西国分寺駅は2014年にライフサイクル深度化施策における異動対象駅とされて以降準運転取扱指定駅として運転関係業務を行っているが、運転関係業務を行わない業務委託となる理由とライフサイクル深度化施策によって異動した社員の駅業務全般委託後の運用について明らかにすること。

（会社回答）西国分寺駅で行っていた運転取扱業務は、主に府中本町駅等で行うこととなる。なお、人事異動については、就業規則に則り取り扱うこととなる。

12．西国分寺駅をライフサイクル深度化施策による異動対象駅に拡大したことの成果と課題を明らかにすること。

（会社回答）駅輸送業務等を経験することにより、運輸に関するすべての業務を熟知し、他職と連携して安全安定輸送の維持向上とお客さまサービスの向上に貢献できる社員を育成できたと考えている。

（組合）

LC深度化施策には府中本町と西国分寺を対象駅へと拡大してきた経過がある。西国分寺がLC深度化施策途中にも関わらず委託されることになったのか明らかにすること。
他支社を含めてLC深度化施策途中で委託され、LC者が転勤・出向するケースはあるのか明らかにすること。

職務手当がつくところであればどこでもいい、というように聞こえる。納得はできない。

期間が重要ではなく、その駅の運輸のプロとしてその駅の安全安定輸送を担うものであることからこれまで異動がなかったと考えており、認識は合わない。

（会社）

LC深度化施策について会社としても経過を含めて承知している。今回の施策については西国分寺が当てはまったから、となる。

LC者の異動はこれまでない。業務委託されたこともない。社員の努力をないがしろにはしていない。短い期間での異動となり大変な思いをされることになるが、これまでの経験を新しい職場で生かし成長してほしい。
安全安定輸送を担う社員として、運輸のプロになってもらいたい。その為に職務手当をつく業務についてほしい。CCDに出向するとそうはならない。LCの基本３年を全うしてほしい。
LC者については対象駅を加味しながらの異動となる。自己申告書による聞き取りを含めて社員希望を聞いていくことはこれまで通りであり変わりはない。

９．西国分寺駅から東所沢駅への管理者の助勤体制について駅業務全般委託後の取り扱いについて明らかにすること。

（会社回答）駅業務委託後は西国分寺駅から東所沢駅への助勤は行わない。。

（組合）

これまでの助勤について明らかにすること。

今後はどこの駅から助勤を行うのか、またどのような教育を行うことになるのか明らかにすること。

（会社）

９月以降東所沢には助役が４名おり助勤は発生していない。それ以前は平均して月に４徹助勤が発生していた。
今後助勤が発生した場合は継電などの教育を行い、府中本町から行うことになる。

その４へ続く

JTSU-E
Hachioji MAIL NEWS
輸送サービス労組 八王子地本
JR EAST TRANSPORT SERVICE WORKERS' UNION HACHIOJI
ホームページ
2021.10.27
No. 050
Twitter

八地申第９号「2021年度営業関係施策（その２）に関する解明申し入れ」団体交渉を行いました！その４

（2021年10月4日提出）

10. 西国分寺駅は武蔵野線・中央線の乗換駅であるにもかかわらず出札窓口を廃止することによってお客さまにご不便を感じさせつつ、地域との共存できる理由を明らかにすること。

（会社回答）お客さまのご利用状況等に鑑み、みどりの窓口の営業を終了する。

（組合）
窓口の廃止とお客さま満足が両立しないと考えるが、誰のための施策なのか明らかにすること。
窓口の営業の終了はお客さまのために行うのか明らかにすること。

（会社）
JR東日本として、「お客さま第一」であることに変わりはない。
マルスで発券している乗車券類の90%はMVで発券できる。お客さまの利便性をよくすることが目的である。窓口が終了してもお客さまに寄り添ったサービスの提供、人ならではのサービスの提供、きめ細やかなサービスの提供をMV案内で行ってほしい。

11. 西国分寺駅ではお体の不自由なお客さまの対応を17：30以降業務委託しているが、駅業務全般委託後の取り扱いを明らかにすること。

（会社回答）業務委託内容等については、当社とグループ会社との駅業務委託契約に基づき実施していくこととなる。

（組合）
コロナ禍以前の対応件数を明らかにすること。

お体の不自由なお客さまの応対は今後も業務委託されるのか明らかにすること。
客足が戻りつつあるが、お体の不自由なお客さまの応対業務が終日委託される計画があるのか明らかにすること。
委託されているS-CSPの体制を明らかにすること。また、応対業務が輻輳した場合どのような応対を考えているのか明らかにすること。

（会社）
１日当たり平均30件であり、平日は休日に比べて多くなっている。
業務委託後はS-CSPとCCDの契約になる。

終日委託とはならない。S-CSPとCCDの契約になるが、終日委託とは考えていない。

S-CSP１名での対応となり輻輳した場合、CCDの社員が行うことになる。

運輸のプロとして、「西国分寺駅の輸送を担う」ため3年間（最長5年）施策を担ったきたライフサイクル深度化施策途中にも関わらず、「当てはまったから委託する」とすることが正しい施策なのか？
「お客さまの為に窓口の営業を終了する」ことが正しい施策なのか？
社員・お客さまのための施策なのか？どのような施策がステークホルダーにとってよいのか？職場全体で議論し組合案を練り上げよう！